



Laddning på kommunal mark

Information och vägledning i vanliga frågor

**KLIMAT
2030**
VÄSTRA GÖTALAND
STÄLLER OM

*Sammanställt av Lovisa Bengtsson
IVL Svenska Miljöinstitutet
Maj 2023
På uppdrag av Klimat 2030*

Inledning

Denna text är en sammanställning av vanliga frågor och svar som uppkommit inom arbetet med projektet Klimat 2030. I texten finns en del råd och rekommendationer, som baseras på de generella och mest vanliga fallen. Informationen sammanställdes och texten skrev under våren 2023. Då laddinfrastruktur är ett område där det händer mycket kopplat till kunskap, politik, lagstiftning och aktörer går utvecklingen fort. Var därför nog att kolla upp så att informationen stämmer i just ert fall och som läget ser ut just nu. Hittar du några fel eller utdaterad information så får du gärna meddela textförfattaren eller IVLs samordnare i Klimat 2030.

Laddning på kommunens mark

Inom detaljplanerade områden gäller olika regler för hur parkering och i förlängningen laddning kan ordnas beroende på om marken är planlagd som kvartersmark eller allmän platsmark. *Allmän plats* är en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som i detaljplanen är avsett för ett gemensamt behov, som att rymma allmänna nyttigheter. *Kvartersmark* är all annan plats som enligt detaljplan inte är allmän plats eller vattenområde. Kvartersmark kan t.ex. ägas av privatpersoner, bostadsrättsföreningar samt privata, kommunala och statliga bolag. *Tomtmark* är ett annat begrepp som används och rymms i begreppet kvartersmark.

Gatumark är en så kallad allmän plats. Allmän plats pekas ut i detaljplan och regleras i plan- och bygglagen. Kommunen ansvarar för att gatumarken används till de ändamål den är avsedd (18 §). I PBL finns inga hinder mot att ordna laddning på allmän plats, så länge det finns en naturlig koppling till avsedd markanvändning, t.ex. gata och parkering. Det finns dock en osäkerhet i att det kan krävas tillstånd enligt ordningslagen för att anlägga laddningspunkter på offentliga platser, detta gäller de delar av laddanordningen som sticker upp ovan mark. Eftersom detta är ett fortsatt oklart område med möjlighet för tolkning har olika städer valt olika strategier, något som går att läsa mer om nedan. Det finns även mer fördjupande läsning i SKRs Ladda för framtiden och i bilagan fokuserad på hinder i Energimyndighetens skrift om bättre tillgång till laddinfrastruktur som länkas nedan.

Kommunen får besluta att en plats på gatumark ska vara laddplats, förutsatt att där finns anordningar för extern laddning och platsen märks med tilläggstavlan T24 Laddplats. På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt parkeras. Andra fordon får stannas för

på- eller avstigning. Det finns dock inget krav på att bilen laddas med el för att få parkera på platsen.

På kvartersmark är fler beslut upp till markägaren och i PBL beskrivs att parkering kan finnas antingen som en självständig parkeringsyta (markparkering, parkeringshus, garage mm) eller som komplement i anslutning till annan verksamhet som bostäder och detaljhandel. I samband med båda dessa användningsbestämmelser får laddpunkter uppföras utan att detta behöver vara särskilt angivet i planen, det räknas som ett komplement för att funktionen ska uppfyllas. Det är också lättare att reservera platser, till exempel för eldrivna bilpoolsbilar. Att bestämmelserna kring kvartersmark är friare har gjort att vissa kommuner valt att i princip enbart hänvisa laddning dit i stället för till allmän mark.

Det är värt att fundera igenom sin parkeringsstrategi på en principiell nivå innan beslut fattas om att låsa gatemark med laddare under en längre tid. För mer stöd kring detta, se tjänsteutlåtande om parkeringspolicy och laddplan på Klimat 2030s webbsida.

Läs mer:

- [Plan och bygglagens](#) bestämmelser om allmän plats
- [Energimyndighetens rapport](#) Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform
- [SKRs rapport Ladda för framtiden](#)
- [SKRs Parkeringshandbok](#)
- [Klimat 2030 Tjänsteutlåtande Parkeringspolicy](#)
- [Klimat 2030 Tjänsteutlåtande Laddplan](#)

Exempel i landet

Som beskrivet ovan går det att utifrån rådande lagstiftning och oklarheter i densamma för att forma sin strategi. Andra komponenter som ofta inverkar är vilket behov och ansvar man ser för boendeladdning, samt behov av t.ex säsongspräglad laddning. Nedan har vi samlat en del exempel på olika strategier.

Stockholm

Stockholms Stad har ett politiskt beslut om att bygga tusentals laddare på både tomtmark och gatemark. I slutet av 2022 fanns minst 1.400 laddare på gatemark. Dessa finns framför allt på besöksparkeringar och i parkeringshus som drivs av stadens eget parkeringsbolag Stockholm Parkering. Sedan några år byggs även laddpunkter på allmän platsmark, vilket staden kallar för laddgator. Laddgatorna sköts av privata aktörer, främst elbolag, som tecknar nyttjanderättsavtal med staden och själva bekostar och sätter upp laddarna.

Staden tillhandahåller kartor där laddaktörer kan se var staden vill samarbeta med aktörerna för att bygga ut gatumarksladdning. På så sätt styr man laddningen till de gator som anses vara lämpliga och underlättar för laddaktörer att bedöma intresset.

Läs mer här:

- [Nyhetsbrev "Miljöbilar i Stockholm"](#)
- [Pressmeddelande](#) med beskrivning av Stockholms stads strategi
- Stockholms stads sida med information inför [ansökan om att etablera nya laddplatser](#), med kriterier och stöddokumentation
- [Fakta om Stockholms strategi i ett större perspektiv](#), rapport från Sweco

Strömstad

Strömstad har upprättat nyttjanderättsavtal med privata aktörer för att etablera publik laddning på kommunens mark. Nyttjanderättsavtalen avser både snabb- och normalladdning. Kommunen har pekat ut befintliga kommunala parkeringsplatser där man genom avtal erbjuder privata aktörer att utrusta platsen med ett antal laddstolpar. Den privata aktören sköter allt som har med laddutrustningen att göra och tar betalt för tjänsten. I de fall parkeringsplatsen har en parkeringsavgift har den fortsatt uttagits av kommunen, med undantag för snabbaddare.

Göteborg

I Göteborg har man en helt annan politisk inriktning än så länge. Staden har tagit beslut om att vara mycket restriktiva med laddning på allmän platsmark för att ta hänsyn till de många intressen som ska samsas om ytan. Med hjälp av de båda kommunalägda företagen Parkeringsbolaget och Göteborg Energi har man utvecklat ett upplägg där man erbjuder parkerare på gatumark att få tillgång till laddning på tomtmarksparkering, ett initiativ som kallas "Elladdning natt". De har i princip inga normalladdare på gatumark, med undantag för vissa kvarterslika gator och för laddning för boendeparkering.

- Göteborgs stads informationssida [Ladda elbil i Göteborg](#)
- Expressen skriver om projektet med [laddning för boendeparkerare](#)
- Parkering Göteborg frågor och svar om [laddning med parkeringstillstånd](#)

Avtal och andra lösningar

I slutet av detta avsnitt länkas några exempel på nyttjanderättsavtal som går att använda som inspiration. Att göra en rakt av kopia är dock inte lämpligt, då hur ett

nyttjanderättsavtal bör utformas beror på kommunens behov och förutsättningar. Några av de återkommande avtalsanpassningar att ta i beaktning är

- **Besittningsskydd** – Kom ihåg att besittningsskyddet är starkt i arrendesituationer. Det gör det svårt att säga upp ett arrendeavtal i förtid om inte arrendatorn missköter sig, vilket kan vara problematiskt om marken behöver användas till annat. Fundera igenom er situation och formulera er kring detta. Det går att söka dispens från besittningsskyddet.
- **Avtalslängd** – detta är också en fråga som är viktig att beakta vid varje avtalstillfälle. Vad finns för plan för marken, och hur lång tid ligger den? Det krävs troligtvis en viss avtalslängd för att det ska bli intressant för laddningsaktörer att vilja vara med, men samtidigt kanske platsen kommer behöva få ett annat användningsområde om ett tag.
- **Vad händer vid avveckling** – en viktig punkt att beskriva är vad som händer vid avveckling. Vem är ansvarig för att återställa marken? Hur lång tid får det ta?
- **Tid till när etablering måste påbörjas** - det finns exempel på företag som vunnit nyttjandeavtal på utpekade platser, men sedan väntat med att etablera laddplatser. Genom att skriva något i avtalet om när allt måste vara på plats, annars hävs avtalet, kan detta undvikas.
- **Skötsel** – en vanlig konfliktpunkt är skötsel kring parkeringsplatsen, skottning etc. Det är därför viktigt att vara tydlig med om parkeringen eller punkten arrenderas och utifrån det vem som ska ta ansvar för skötseln.
- **Anslutning till elnät och ansvar för abonnemang** – det är klokt att beskriva ansvar för nätanslutning och elabonnemang. Det finns kommuner som låter allt från inkopplingspunkt till laddpunkt, inklusive elabonnemang skötas av leverantören, men då är det viktigt att beskriva vad som händer om ledningar måste flyttas. Andra kommuner väljer att låta det kommunala elnätsbolaget sköta det, för att kunna ha kontroll över vad som finns i marken.
- **Vad tar man betalt för i avtalen** - ytterligare ett område som är klokt att fundera igenom och reglera. Vad kostar avtalet? Vem ska få parkeringsavgifter? Några frågor som är bättre att förhandla än bara anta och bli osams om.

Lokala trafikföreskrifter

Vissa saker kan regleras i lokala trafikföreskrifter i stället för i avtal, t.ex. parkeringstid på laddplatser. Detta ger en ökad flexibilitet att anpassa sig efter behovsförändringar och stadsrummets utveckling snabbare än vad långt löpande avtal medger.

Andra lösningar och idéer

Semipublika laddplatser blir en mer och mer intressant lösning. Genom att låta laddarna vara öppna för olika målgrupper vid olika delar av dygnet eller året, kan laddning erbjudas på attraktiva platser och nyttjandegraden därmed öka. Ett exempel på detta är att erbjuda laddning på skolparkeringar. Under dagtid kan skolpersonal ladda, men på kväll och natt öppnar laddningen för boendeparkerare. Om kommunen har stor semesterturism under

sommaren när skolan har stängt kan laddaren öppnas för allmänheten och på så vis erbjuda laddning på ofta attraktiv mark. Det finns dock ingen EU-definition av semipublik laddning vilket gör att det är svårt för Klimatklivet att stödja dessa laddare i dagsläget.

Exempel på nyttjanderättsavtal

- [Sotenäs utkast på nyttjanderättsavtal](#)
- [Strömstad avtalsexempel 1](#)
- [Strömstad avtalsexempel 2](#)
- [Stockholms stads nyttjanderättsavtal](#)
- Lomma kommun [laddstrategi med avtalsmall](#)

Marknadsmässighet och konkurrens

Sälja el

En fråga som då och då dyker upp är om en kommun får ta betalt för elen vid publik laddning. Svaret är att kommunen snarare *ska* ta betalt för elen, för att inte komma i konflikt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Att ge bort eller subventionera el kan nämligen ses som att gynna vissa kommuninvånare över andra, det vill säga de som har en laddbar bil framför de som kör på fossila bränslen. Konkurrensverket skriver också i ett förtydligande om laddning och konkurrensfrågor att kommuner som erbjuder gratis laddtjänster riskerar att begränsa förutsättningarna för privata aktörer att utöva effektivt konkurrenstryck. Samtidigt subventioneras bilkörande, något som i sig kan ifrågasättas.

Att ta betalt för elen går att göra på minst tre sätt

- i egen regi inom kommunen (förvaltningsform)
- genom ett kommunalt elhandelsföretag (bolagsform) eller
- låta en privat aktör hantera laddning på kommunal mark

Om kommunen debiterar för laddningen i förvaltningsform är det självkostnadsprincipen som sätter taket för vilken avgift som ska tas ut, men om det är i bolagsform ska en marknadsmässig prissättning i stället tillämpas. Ett tredje alternativ är att laddning på kommunal mark hanteras av privata aktörer (efter att kommunen upplåtit marken eller genomfört en upphandling om laddtjänster på kommunal mark).

Även om det är tillåtet är det inte säkert att sköta laddning i kommunens egen regi är lämpligt. Vid höga elpriser blir el till självkostnadspris blir orimligt billigt. Det blir då en underprissättning i strid mot konkurrenslagen, som riskerar att konkurrera ut andra aktörer, samtidigt som kommunen lär gå back på det. Ett tillfälle där förvaltningsform

oftast är olämpligt är om kommunen tillhandahåller nätverksamhet i sin förvaltningsform, då får man nämligen samtidigt inte sälja el. Även om det finns en del undantag är det då lättast att överlåta en av delarna till annan juridisk person, t.ex. elförsäljningen till ett kommunalt energibolag om sådant finns, eller till en extern aktör.

Läs mer:

- [Konkurrensverkets uttalande](#) om kommuners skyldigheter

Konkurrens och kunskap

Det är vanligt att aktörer som har identifierat en bra plats eller möjlighet närmar sig kommuner med förslag om etablering av laddpunkter. Även om ni håller med om att det är en god idé är det viktigt att komma ihåg gällande upphandlings- och konkurrensregler. Ett sätt man kan göra på, över klassiska upphandlingar, är som Sotenäs kommun gör. Där har man ansett att marknaden har bäst koll på var, när och hur man bör investera. När en leverantör eller fastighetsägare vill etablera laddning på en kommunal parkeringsplats [annonserar kommunen på sin webbsida](#) i minst två månader. Om kommunen själva initierar och pekar ut ett speciellt ställe utlyses detta på samma sätt. Under denna period får den som vill komma in med sin intresseanmälan. Kommer inget konkurrerande intresse in under denna tid kan avtal skrivas med sökande bolag. Om konkurrerande intresse inkommer avgörs frågan om nyttjanderättsavtal genom budgivning. Budgivning sker även om fler intressenter inkommer i de fall kommunen initierat processen. Förfarandet har stöd i laddplanen och gör processen transparent.

Om laddplanen i stället är mer styrande, eller om det finns en önskan att i större utsträckning ha samma leverantör i hela kommunen är det klokt att uppdatera sig om olika lösningar och tekniker. De som jobbar med dessa frågor dagligen är experter och genom att genomföra en leverantörsdialog med minst tre får ni i kommunen en god överblick av olika upplägg och lösningar som sedan går att formulera i en upphandling. Så länge ingen information om kommunens behov delges enbart i dialogerna påverkar det inte möjligheterna för leverantörerna att lämna anbud.

[Adda inköpscentral](#) tillhandahåller möjlighet att upphandla laddning på flera olika sätt genom sitt dynamiska inköpssystem och medlemmar i HBV har också möjlighet att [avropa genom elavtalet](#).

Du hittar en leverantörslista i slutet av detta dokument som du kan använda för att få förslag inför en leverantörsdialog.

Andra subventioneringar

I samband med översyn av vad det ska kosta med laddning, är det klokt att också fundera ett steg längre kring om andra subventioner finns inom kommunen som gynnar biltrafik över mer hållbara och effektiva transportlösningar. Ett exempel på detta kan vara att slopa subventionerad parkeringskostnad, framför allt på attraktiv allmän mark i centrummiljö. En marknadsmässig prissättning av parkering tillsammans med insatser för ökad attraktivitet för kollektivtrafik, cykel och gång skapar goda möjligheter för en levande och attraktiv miljö. Läs mer om detta i [tjänsteutlåtandet om parkeringspolicy](#).

Finansiering

Länsstyrelsens Energi- och klimatsamordning [har tagit fram en sammanställning](#) av finansieringskällor för energi- och klimatrelaterade investeringar och projekt.

Sammanställningen ger information om vilka stöd och bidrag som finns att söka och var det går att hitta mer information.

Listor på aktörer

För den som är intresserad av att samverka med externa aktörer finns goda möjligheter till detta. Nedan har vi samlat en lista på aktörer som erbjuder laddningslösningar för kommuner. Då företag kommer till och försvinner görs inget anspråk på att detta är en komplett lista, men det kan vara en bra utgångspunkt för att hitta aktörer att bjuda in till en marknadsanalys.

Ytterligare en aktör att hålla koll på för den senaste informationen, men som också samlar många laddaktörer bland sina partners är Power Circle. Se hela listan [här](#).

Företag (i alfabetisk ordning)	Kontakt
ChargeNode	Johan Sjöberg johan.sjoberg@chargenode.eu
E.ON	laddaforetag@eon.se
Ellevio	laddkontakt@ellevio.se
eways	Jonas Andersson jonas.anderson@eways.se
Incharge	Patrik Drysen patrik.drysen@vattenfall.se
Mer	Marielle Karlsson marielle.karlsson@mer.eco
Milepost	Lars Isaksson lars.isaksson@milepost.se
NIMA Energy	info@nima-energy.com
Pay N Charge Nordic	info@payncharge.se
Recharge	Thomas Wecke thomas.wecke@rechargeinfra.com
Svensk Fordonsladdning AB	info@svenskfordonsladdning.se
Toveks bil	Niklas Holth niklas.holth@toveksbil.se
Waybler	sales@waybler.com